
Vaterland
Hamb rg - Amerik Linie

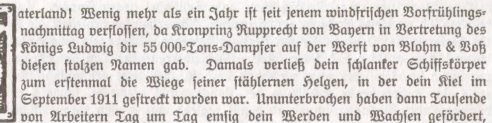

H.A.
P
A.G.


Turbinen-Schnelldampfer
Vaterland
Hamburg-Amerika-Linie

Turbinen-Schnelldampfer Vaterland



Vaterland! Wenig mehr als ein Jahr ist seit jenem windfrischen Vorfrühlingsnachmittag verflossen, da Kronprinz Rupprecht von Bayern in Vertretung des Königs Ludwig dir 55 000-Tons-Dampfer auf der Werft von Blohm & Voß diesen stolzen Namen gab. Damals verließ dein schlanker Schiffskörper zum erstenmal die Wiege seiner stählernen Helgen, in der dein Kiel im September 1911 gestreckt worden war. Ununterbrochen haben dann Tausende von Arbeitern Tag um Tag emsig dein Werden und Wachsen gefördert, Künstler haben für deine Toilette geschafft, Ingenieure für deine Unbesiegbarkeit gesonnen, Handwerker endlich haben ohne Rast die Millionen Teile zum Ganzen gefügt. Nun ist das Lärmen in deinem Innern stille geworden. Nun schweigt das Bohren, Feilen, Nieten, das Kreischen, Knarren und Zischen zwischen deinen Flanken, die schon das Wasser der Unterelbe aufreizend umspielt. Und du, Vaterland, künftige Beherrscherin des Ozeans, der die blau-weiß-goldene Hapagflagge 65 Meter über dem Wasserspiegel schon als Kopfschmuck vom Großmast weht, du freust dich nun auf die erste frohe Fahrt, ahnst siegessicher schon die Kraft der Turbinen in deinem Innern und spürst, wie ein eigenartiges, dir bisher fremdes Leben die Adern deines Gigantenkörpers mit Reiselust erfüllt. Deiner Vaterstadt und deines Vaterlandes beste Wünsche geleiten dich, Meeresstille und glückliche Fahrt sei dir beschieden!



* * *

Als der Dampfer Imperator vor etwa einem Jahre seine erste Ausreise antrat, stand man in Deutschland vor einer für Schiffbau und Schiffahrt neuen Epoche. Tausend Hoffnungen knüpften sich an dieses Ereignis, und gespannte Aufmerksamkeit begleitete die ersten Bewegungen des Goliaths der Ozeane. Er hat sie nicht betrogen. Mehr als eine volle Fahrtsaison liegt hinter diesem größten Schiff der Welt. Sein überragender Typ hat sich im Passagierverkehr vorzüglich bewährt, und zwar wesentlich deshalb, weil seine erstaunliche Riesenhaftigkeit nicht etwa eine entsprechende Erhöhung der Passagierzahl bezweckte, sondern eine Vergrößerung der gewohnten Passagierräume und damit zugleich eine erhöhte Bequemlichkeit der Fahrgäste. Die Dampfer der Imperatorklasse der Hamburg-Amerika Linie stellen ohne Übertreibung ein Ideal schwimmender Städte dar, die sowohl durch ihre maschinellen und wirtschaftlichen Einrichtungen wie durch ihre luxuriöse und hygienische Wohnungsausstattung und ihre umfangreichen Sicherheitsmaßregeln den Ruhm hanseatischen Erfinder- und Unternehmergeistes an allen Weltküsten aufs neue befestigen werden. Der Schnelldienst elegantester Art, den sie ausführen sollen, wird dem verwöhnten Globetrotter zwischen Hamburg, Frankreich, England und New York als Hilfsmittel zur raschen, bequemen Abwicklung seiner Reisepläne sehr bald unentbehrlich sein. Denn wir Menschen im Zeitalter der Elektrizität sind ja so· gestern noch war der Imperator für uns eine Sensation, ein Experiment, das wir ungläubig bestaunten. Heut' wundern wir uns kaum mehr darüber, daß dieses Riesenschiff sich im Verlauf weniger Reisen schon die allgemeine Gunst des Publikums gewann und von allen Ozeanfahrern bevorzugt wird. Das muß so sein. Die Imperatorklasse kam, ist da und steht nun an der Spitze unserer deutschen

Handelsflotte. Ganz selbstverständlich erscheint uns das. Und wenn wir jetzt der Indienststellung des zweiten Ozeangiganten, der Vaterland, entgegensehen, so dürfen wir dieses Ereignis, ohne seine Bedeutsamkeit zu unterschätzen, doch im Gegensatz zur Imperator-Jungfernreise fast schon als so etwas wie eine schöne Selbstverständlichkeit auffassen, gleichsam als eine Bestätigung der Seetüchtigkeit und luxuriösen Behaglichkeit des neuen Hapagtyps, der fortan aus der Geschichte der Weltschiffahrt nicht mehr wegzudenken ist.

* * *

Ein modernes Schiff braucht keinen Fürsprecher. Es spricht für sich selbst. Wohl aber bedarf der Neuling einer kundigen Führung, sonst verirrt er sich zuerst in dem gewaltigen Netz von Sälen, Gängen und Kabinen. Denn dieses Riesenreich des allgemein Sichtbaren interessiert den Fahrgast zunächst. Vor allem möchte er in seine Kabine gelangen, um sich zu erfrischen und für die Fahrt vorzubereiten. Man begibt sich also zum Büro des Oberstewards, das an einem breiten Vorplatz auf dem E-Deck — die einzelnen Decks auf der Vaterland sind nicht mit Straßennamen, sondern, der bequemeren Übersicht halber, mit Buchstaben bezeichnet — belegen ist und befindet sich sofort mitten im neuzeitlichen Hotelbetrieb. Rechts der Gepäckschalter, links das Zahlmeisterbüro, wo man Geld wechseln und Wertsachen in Verwahrung geben kann, und neben den breiten Treppenaufgängen die elektrischen Fahrstühle, deren kleine Glühlampensignale aufleuchten und verlöschen. In einem dieser schwebenden edelholzgetäfelten Boudoirs geleitet uns der dienstfertige Lift-Boy bis zur Deckhöhe unserer



Kommandobrücke des Dampfers Vaterland

Kabine. Kabine, das Wort erscheint mir klein. Die entzückende und geräumige, mit allen hygienischen und behaglichen Erfindungen neuzeitlicher Raumkunst ausgestattete Miniaturwohnung in diesem schwimmenden Wolkenkratzer hat mit der nüchternen, engen Schiffsbehausung, die man gemeiniglich Kabine zu nennen pflegt, eigentlich nichts weiter als die Schlafgelegenheit gemeinsam. Und auch das kaum noch. Denn übereinander angebrachte Kojen gibt es in der ganzen ersten Klasse der Vaterland nicht mehr. In weiß lackierten freistehenden Betten pflegt hier der Gast der Ruhe. Geräumige Schränke und Wäschekommoden aus Mahagoni-, Zedern- oder Eichenholz dienen zur Unterbringung der Kleidungsstücke; Schreibtisch, Toilettentisch und Chaiselongue, bequeme Armsessel und Waschtische mit fließendem Wasser und Fayencebecken, mit Spiegel und Glasplatten vervollständigen die Behaglichkeit dieser Reisewohnung, die jedoch nur den einfachen Typ der Kabinen I. Klasse darstellt. Man kann auf der Vaterland weit eleganter reisen: wenn man z. B. die Luxuskammern mit Bad wählt; wenn man eins der zwölf Staatszimmer belegt, die Wohn- und Schlafzimmer, Bad, Duschen- und Kofferraum umfassen und mit von Künstlerhand entworfenem Mobiliar besonders anheimelnd eingerichtet sind; oder wenn man schließlich die lichtgetäfelten Kaiserzimmer bezieht, die an Luxus und Zweckmäßigkeit das Beste umschließen, was eine schwimmende Behausung überhaupt zu bieten vermag. Nur die schönsten Hotelwohnungen auf dem Festlande können sich mit solcher geschlossenen Zimmerflucht des Riesendampfers messen, denn zu der feinfarbigen Eleganz ihrer Salon-, Frühstücks- und Schlafräume fügt diese Seewohnung als Beigabe noch die Annehmlichkeit einer mit Blumen geschmückten Veranda,

deren breite Fenster nicht etwa auf ein Promenadendeck, sondern direkt auf die offene See gehen, so daß sich der Reisende in diesem Privatwintergarten, fern vom Getriebe des übrigen Passagierverkehrs, tagelang der wunderlich-poetischen Stimmung hingeben kann, mitten auf dem Ozean, umgeben von dem höchsten Luxus eines komplizierten Hotelbetriebs, mit seiner Familie völlig allein zu sein. Der Gedanke birgt entschieden verträumte Reize, die auch auf den Erholungsbedürftigen ihre Wirkung nicht verfehlen dürften. Ob aber der also freiwillig Isolierte den Lockungen des Bordlebens auf die Dauer widerstehen wird? Allzu verführerisch winken die gedruckten Einladungen zu Bällen und Konzerten im großen Festsaal, zu kleinen Gastereien mit Freunden im Ritz-Carlton-Restaurant. Am meisten Augenweide freilich bietet sich wohl dem Schaulustigen in dem in weiß-goldenen Farbenharmonien gehaltenen Riesenspeisesaal des Schiffes, unter dessen fröhlich-geselligen, figürlichen Malereien, die das imposante Medaillon einer von ionischen Säulen getragenen Decke gefällig beleben, für mehr als 670 Gedecke Raum geschaffen wurde. Man speist in diesem großen Schiffssaal an kleinen, runden und eckigen Tischen, während durch die hohen, architektonisch wirkungsvoll gegliederten Fenster breite Ströme goldenen Tageslichtes hereinfließen oder viele Hunderte von Glasbirnen eine Fülle elektrischer Strahlen über allen verwirrenden Glanz der tafelnden Gesellschaft verstreuen. Und wenn das Essen vorüber ist, eilt alles den Aufzügen zu, um in den oberen Gesellschaftssälen ans fröhliche Ende der Unterhaltung den fröhlichen Anfang neu zu knüpfen.

Der verwöhnte Ozeanreisende kennt bereits seit Jahren auf See ein elegantes Gesellschaftsleben. Es wurde ihm unentbehrlich, und heute beansprucht er die dazu erforderlichen

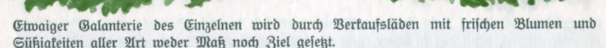
Räumlichkeiten, ohne sich über den dabei entfalteten Luxus irgendwie zu wundern. Diesmal aber erwartet ihn eine Schöpfung, die selbst ihm, dem Vielverwöhnten, zum mindesten ein Wort der Überraschung abnötigen wird. Die Verteilung der Kesselschächte ist nämlich auf diesem Ozeanpalast neuartig angeordnet; während bisher bei allen Schiffen die Rauchfänge der Kessel in der Mitte hochgingen, sind sie hier seitlich hochgeführt und vereinigen sich erst über dem höchsten Deck zu einem einzigen, mächtigen Schacht, auf dem der Schornstein sitzt. Auf diese Weise wird dem entzückten Blick eine Flucht großartigster Gesellschaftsräume ungehindert freigelassen. Wir sitzen im Ritz-Carlton-Restaurant. Dieser bis an die Decke mit Mahagoniholz und Nußbaumeinlagen getäfelte ovale Raum darf mit seinen Bronzegirlanden, den vielarmigen Wandleuchtern, den anmutigen Deckenmalereien und seiner ganzen harmonisch abgetönten Farbenstimmung wohl als eine der stil- und formfeinsten Sehenswürdigkeiten der Vaterland angesprochen werden. Eine leise schwingende Melodie klingt aus der Nische der Künstlerkapelle, und über blumengefüllte Kristallvasen schweift der Blick durch den anstoßenden, um einige Stufen tiefer gelegten Wintergarten mit seiner lichtdurchtränkten gärtnerischen Schönheit, gleitet durch eine monumentale Tür über einen weiten Vorplatz und dann, vorbei an dem prachtvollen Schmiedegitterwerk der mächtigen Hallentür, bis hin zur Konzertbühne der großen, mit Oberlicht versehenen Halle, in der die Stewards eben die schweren, weinroten Polstersessel beiseite schieben, um den Passagieren auf dem blanken Parkettspiegel einen regelrechten Ball zu ermöglichen. An die Halle gliedert sich dann noch die lauschige Bibliothek an, deren Einrichtung kostbare Gemälde und dunkle Lederpolster sehr



Speisesaal erster Kajüte des Dampfers Vaterland

anheimelnd gestalten. Kein Havanawölkchen wird sich in diese Sinfonie von weiß und rot hinunterverirren, denn das in heller Eiche getäfelte Rauchzimmer in flämischer Bauart befindet sich genau darüber; andrerseits mag es häufig geschehen, daß sich hier oben seidenbeschuhte Füße der Traulichkeit des knisternden Kaminfeuers nähern und zierliche Gestalten mit schimmernden Nacken in den schweren Ledersesseln altflämischer Behäbigkeit fast versinken. Für das Lesebedürfnis der Fahrgäste sorgt eine aus Tausenden von Bänden bestehende, sorgfältig ausgewählte Bücherei, die in breiten, mit Glastüren versehenen Schränken in der Bibliothek Aufstellung gefunden hat.

Aber nicht nur dem Müßiggang, auch der Betätigung und Bewegung der Passagiere wird auf diesem neuesten Dampfer weitgehend Rechnung getragen. "You walk miles ...", nirgends auf See kann man den Ausspruch jenes Amerikaners, der von einem Dolcefarniente an Bord nichts wissen wollte, lebhafter bestätigt finden als auf der stolz und breit gebauten Vaterland. Ist es schon an sich ein Vergnügen, durch hohe, luft- und lichtreiche, bildgeschmückte Treppenhäuser, über bequeme Stufen und geräumige, mittschiffs belegene Korridore an Deck zu gelangen, so gewährt doch ein Morgenspaziergang auf dem herrlichen, zum Teil durch Schiebefenster gegen Wind geschützten Promenadendeck in staubfreier Seeluft die köstlichste Erfrischung. Noch rationellere Bewegung gestatten die zahlreichen Zander-Apparate in den Turnhallen, die gleichzeitig sämtliche Geräte für einfache Turnübungen enthalten. Unter den mannigfachen übrigen Annehmlichkeiten, die dem Fahrgast auf der Vaterland zur Verfügung stehen, sei nur noch die Dunkelkammer für photographische Zwecke hervorgehoben.



Etwaiger Galanterie des Einzelnen wird durch Verkaufsläden mit frischen Blumen und Süßigkeiten aller Art weder Maß noch Ziel gesetzt.

Daneben wendet sich des Fahrgasts Interesse in hervorragendem Maße den Einrichtungen der Hygiene zu. Ein Schiff von den Dimensionen der Vaterland kann damit naturgemäß in bedeutenderem Umfange ausgerüstet sein als ein Fahrzeug geringeren Raumgehalts. Beinahe als etwas Selbstverständliches erscheint hier die große Anzahl öffentlicher Bäder, die Menge der den Einzelwohnungen beigeordneten Privatbäder und Duschen. Besondere Anziehungskraft dürfte aber auf der Vaterland das in gleicher Höhe mit dem großen Speisesaal gelegene Riesenschwimmbad ausüben, das, gleichsam ein Steingemälde in Blau-Weiß-Gold, mit seinen mächtigen Säulen, mit graziösen pompejanischen Fresken und Marmorbänken dem Passagier mitten auf hoher See die Wohltat eines sprudelnden Salzwasserbades ermöglicht. Eine derartige Schwimmbadanlage, die drei Deckshöhen beansprucht, läßt sich natürlich nur auf Dampfern allergrößten Stiles einrichten. Das Bassin, das für Schwimmer und Nichtschwimmer bestimmt ist, mißt etwa 12 m Länge, 6 m Breite und 3 m Tiefe. Mehrmals täglich wird es frisch gefüllt. Eine Füllung dauert 25 Minuten, wobei das Wasser zur Erzielung einer Temperatur von 20 bis 25° Celsius dem Kühlraum des Kondensators der Schiffsmaschinen entnommen wird. Außerdem ist für eine ständige Umwälzung des Wassers gesorgt, damit die Temperatur an allen Stellen des Bassins auf gleicher Höhe bleibt. Das geschieht durch Absaugung der an der tiefsten, d. h. kältesten Stelle des Bassins befindlichen Wassermengen, Weiterleitung dieses Wassers durch einen Vorwärmer und Wieder-

einführung dieses so neu gewärmten Wassers durch eine Kaskade in das Bassin. Man sieht, daß die Bordschwimmhalle eine komplizierte und sinnreiche Anlage ist, die, so großartig und hygienisch wie auf dem neuen Hapagriesen Vaterland, nur für die bevorzugtesten Ozeanfahrzeuge in Betracht kommen kann. Trotzdem ist ihre Einführung nicht nur als Zeichen einer hochgesteigerten Leistungsfähigkeit auf technischem Gebiete, auch nicht nur als eine neue Blüte internationaler Luxusansprüche, sondern zugleich und wesentlich als eine hygienische und gesundheitdienliche Neuerung zu werten, die das moderne Ozeanschiff zu einem immer vollwertigeren Konkurrenten der Kurorte und Seebäder macht. Rund um den Hallenbau ziehen sich hinter gestickten Vorhängen die Ankleidekabinen hin, während in bunt ausgekachelten Räumen elektrische Lichtbäder und Wasserbäder der verschiedensten Art verabfolgt werden. Und wenn man sich dann nach einigen gymnastischen Übungen im Nebenraum auf bequemen Polstern hinlänglich der Ruhe gewidmet hat, genügt noch eine kurze Visite beim Friseur, um wie neugeboren in den Gesellschaftsräumen zu erscheinen.

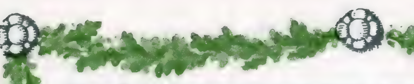
Hier sei gleich eine Bemerkung über die Lüftungs-, Beleuchtungs- und Heizungsanlagen des neuen Schiffsgoliaths eingeschaltet. Sämtliche Gesellschafts- und Wohnräume I. und II. Kajüte erhalten Zuluft durch Ventilatoren mit einem 20maligen Luftwechsel in der Stunde. Die Frischluft tritt entweder oben durch die Decke oder in halber Höhe von den Wänden ein, während die schlechte Luft abgesaugt wird. Auch sind alle Kammern mit Zulufteinzelanschlüssen versehen. Thermotank-Lüftung und -Heizung versieht die Räume des Zwischendecks mit kühler und im Winter mit warmer Luft. Für eine taghelle Beleuchtung



Wintergarten mit Blick in das Ritz-Carlton-Restaurant

an Bord sorgen fünf Turbodynamos, die 10000 feste elektrische Lampen und außerdem eine große Zahl beweglicher Tischlampen, Leuchter usw. mit Strom speisen, und selbst wenn diese Anlage einmal versagen sollte, wird das Schiff trotzdem hinreichend erhellt sein, und zwar durch einen für die Notbeleuchtung und die elektrischen Bootswinden auf dem obersten Deck in einem besonderen Raum aufgestellten Motordynamo, dessen Schaltungsanlage so einfach ausgeführt ist, daß sie im Falle der Not auch von ungeübten Personen ohne weiteres gehandhabt werden kann. Für sämtliche Kammern I. Kajüte ist eine elektrische Heizung vermittelst kleiner Öfen vorgesehen, deren Anschlußdose jederzeit eine Verbindung mit der vorerwähnten Lichtstromanlage des Schiffes gestattet und dadurch den wohnlichen Räumen eine behagliche Temperatur vermittelt. Im übrigen ist Dampfheizung vorhanden, die von den Passagieren selbst geregelt werden kann.

Vom Sichtbaren zum Unsichtbaren ist auf einem Ozeandampfer nur ein Schritt. Unmittelbar hinter den mit vergoldeten Arabesken gezierten Wänden der Speisesäle beginnt das Reich des ausgedehnten Wirtschaftsbetriebes. Alles, was sich dort unter den Händen der 350 Stewards, der Köche, Konditoren und Toastbäcker, der Zahlmeister, Proviantmeister und ihrer Untergebenen mit geräuschloser Selbstverständlichkeit vollzieht, bleibt dem Auge des Reisenden verborgen. Und doch wird es ihn gewiß interessieren, einmal einen Blick zu tun in die Bienentätigkeit der unteren Regionen eines schwimmenden Riesenhotels, in die mustergültige Sauberkeit und sorgfältige Raumausnutzung seiner Magazine und Küchen, seiner Klingelpantries, Grill- und Kühlräume. Tief im Hinterschiff der Vaterland sind die



Räume für den Trockenproviant der Passagiere untergebracht, deren Fußböden durchweg mit Litosilo belegt wurden. Da gibt es gesonderte Abteile für Krämerartikel, andere für Brot, wieder andere für frisches Obst; die Rauchwarenkammer ist mit einem elektrischen Windmotor versehen. In der Kartoffelkammer lagern die zur einmaligen Hin- und Herreise des Schiffes erforderlichen 55 000 Kilogramm Kartoffeln in riesigen Holzschotten. Die Weinkammern, die heizbar sind, enthalten für die erste Fahrt rund 8500 ganze und 5800 halbe Flaschen Wein. Dabei überwiegen bei weitem Rhein-, Mosel- und Saarweine mit 3500 ganzen Flaschen; ihnen folgen Bordeaux und Burgunder mit 2200 Flaschen und Champagnerarten mit annähernd der gleichen Zahl. Feurige Dessertweine sind mit 800 Flaschen vertreten, während reichlich dreimal soviel Vorrat an Likören und Spirituosen vorhanden sein wird. Auch an Konserven führt das Schiff erhebliche Mengen, darunter allein 4000 Dosen eingemachte Früchte, mit sich. Für die erforderlichen 1500 Pfd. Kakes, Zwieback und Waffeln ist ebenfalls ein gesonderter Raum vorhanden. Der gesamte Proviant für Zwischendeck und Mannschaft wird im vorderen Unterschiff gelagert, wo auch noch ein großer Ladekühlraum für mehrere 1000 Faß Bier vorgesehen ist. Während die Trockenproviant-Räume den gesamten Vorrat für Aus- und Heimreise, also für etwa 14 Tage, enthalten, werden die mit umfangreichen Kühl- und Luftanlagen versehenen Kühlräume des Dampfers jedesmal im Hafen neu gefüllt. Fleisch, Geflügel und Fische sowie Obst, Gemüse, Eier und Bier gelangen auch hier vollständig getrennt zur Aufbewahrung. Fliesen oder Klinker bedecken die Fußböden dieser Riesenspeisekammern, die für eine Reise von sieben

Tagen u. a. 22 000 kg frisches Fleisch, 48 000 Eier, 12 500 kg Gemüse und 15 000 Liter Milch beherbergen müssen. Für durstige Kehlen ist mit 32 000 Liter Faßbier, 7000 ganzen und 13 000 halben Flaschen Mineralwasser hinreichend vorgesorgt.

Zwei elektrisch betriebene Aufzüge, die von den Provianträumen nach oben führen, befördern die hier aufgestapelten Vorräte nach Bedarf in die eigentlichen Wirtschaftsräume, die zwischen den großen Speisesälen eingebaut wurden und sich über die ganze Breite des Schiffes erstrecken. Dort stehen in der Küche die beiden mächtigen Doppelherde, an denen deutsche und französische Köche die Speisen zubereiten. Lange Wärmeschränke dienen gleichzeitig als Anrichte, Dampfkochkessel zu je 200 Liter Inhalt und drei Grillöfen beanspruchen eigene Abteilungen. Neben der Küche und mit dieser durch bequeme Zugänge verbunden, befinden sich die luftigen, hellen Räume für Schlachterei, Bäckerei, Konditorei und Kaffeeküche. Elektrische Toaströsten und elektrische Teigknetmaschinen erleichtern hier die Vorbereitung der Gerichte und Bäckereien. Überhaupt spielt die Elektrizität in diesem modernsten aller schwimmenden Wirtschaftsbetriebe eine außerordentlich wichtige Rolle. Das Brot wird auf elektrischem Wege geschnitten, der Kaffee elektrisch gemahlen. Schneeschläger, Kartoffelschäl- und Fleischhackmaschinen arbeiten mit elektrischem Antrieb, und wenn nach dem Gang der elektrischen Uhr die Buchweizenkakes in den Pfannen elektrisch fertiggestellt sind, legt sie der Koch auf elektrisch erwärmte Platten und schickt sie mit elektrisch geputztem Auflege-Besteck in die Pantry. Diese sogenannten Klingelpantries in den einzelnen Decks sind für den Aufenthalt der Stewards bestimmt und enthalten Telephone, Speiseaufzüge, Rohrpostanlagen

Gesellschaftshalle, zugleich Tanzsaal, des Dampfers Vaterland

und Glühlampentablos, deren aufblinkende Lämpchen jede in den Kabinen gewünschte Bedienung sofort anzeigen. Gleichzeitig mit diesen Lampen glüht auch in den Korridoren bei jedem Klingelanruf ein kleines rotes oder weißes Licht auf, das erst wieder erlischt, wenn der diensttuende Steward oder die Stewardeß den neben der betreffenden Kammertür befindlichen Abstellknopf berührt hat. Bevor also der Anruf einer der zahlreichen Klingelgruppen nicht erledigt ist, erlischt auch das Lichtsignal im Korridor nicht, eine praktische Einrichtung, die fraglos den Passagieren die rascheste Bedienung zusichert.

Während nun in den Küchen die sorgsam zusammengestellte Menüfolge vorbereitet wird, sind die Stewards in den Sälen und Restaurationsräumen mit dem Decken der Tafeln beschäftigt. Im Lauf der Fahrt muß das riesige Wäschespind des Schiffes seine kostbaren Schätze fast sämtlich zum Schmuck der vielen kleinen und größeren Tische herleihen. Hundert Bräute würden mit einer Leinenausrüstung, wie sie den stattlichen Trousseau der Vaterland für eine einzige Reise bildet, jahrzehntelang auskommen. Man denke: 52 000 Servietten! Davon sind etliche aus feinem schimmerndem Damast, andere tragen zierliche, farbige Musterungen und Hohlsäume, wieder andere sind schlicht und weiß und grobfädig. Passende Tischtücher dazu lagern im nächsten Fach. Daneben finden sich mehr als 30 000 Handtücher, ein Vorrat, der keineswegs zu niedrig bemessen ist, denn der moderne Reisende verlangt, wie im neuzeitlichen Hotel, auch an Bord in der ersten Klasse mindestens vier Handtücher pro Tag. Sogar auf Bademäntel rechnet er, ein Artikel, der mit den Luxusbadetüchern und den einfachen Laken ebenfalls zu Tausenden den Wäschespind des neuen Dampfers füllt. Da



ein großer Teil der gesamten Bordhygiene auf der Zahl von Wäschestücken beruht, die ein Passagierdampfer mit sich führt, so wird mit 10 000 Kissenbezügen, 5000 Bettüchern und etwa 5000 Bettbezügen für die peinliche Instandhaltung der Kabinenwäsche hinreichend gesorgt, und obschon die Luft auf dem Ozean völlig staubfrei ist, läßt man es doch an einem ansehnlichen Stapel von 700 Tüchern zur Entfernung jeglichen Stäubchens nicht fehlen. Im ganzen umfaßt die Wäscheaussteuer der Vaterland annähernd 160 000 Stück. Rund 40 000 kg Wäsche wird dieses neue Seepalasthotel für seinen ständigen Betrieb fordern. Auch der Bedarf an Kristall und Porzellan wächst mit der Größe des Passagierdampfers, so daß die neuen Geschirrausrüstungen der Imperatorklasse tatsächlich alles bisher auf diesem Gebiet Übliche in den Schatten stellen. Das Tafelservice im Ritz=Restaurant der Vaterland ist aus feinstem deutschen Porzellan; reich vergoldete und versilberte Bestecke glitzern neben fein geschliffenen Glaskelchen. In durchsichtigen Täßchen wird der schwarze arabische Trank serviert. Und wenn dann beim Diner aus schlankgestielten Treibhausblumen, mit denen der Schiffsgärtner die breiten Schalen füllte, berauschender Duft quillt, wenn die in allen Sprachen geführte Unterhaltung sprüht wie der Sekt im funkelnden Glase und eine weiche, tändelnde Musik ihre Klänge in das Lachen schöner eleganter Frauen mischt, dann ist die Illusion vollkommen: wir haben die Weltstadt auf dem Ozean.

Und es gibt sogar Stunden, in denen der Reisende über dieser Weltstadt den Ozean um sich her völlig vergißt. Zunächst fehlt auf diesem Turbinendampfer das Geräusch und die leise Vibration der Schiffsmaschinen, das sehr empfindlichen Fahrgästen bisweilen unangenehm ist;

ferner dürfte auch die ehedem so gefürchtete Seekrankheit für die meisten Passagiere zur Legende geworden sein, denn die bewährten, der Vaterland mittschiffs eingebauten Frahmschen Schlingertanks erhöhen die ruhige Gangart des Schiffes außerordentlich. Aber auch hierüber hinaus fürchtet der Passagier den Ozean nicht mehr, betrachtet ihn nicht länger als feindliche Macht. Unausgesetzt weiß er sich von einem komplizierten Apparat erprobter Sicherheitseinrichtungen umgeben, die unsichtbar für seine Sicherheit bürgen, und mit deren rascher Handhabung ein wohlgeschultes Personal vertraut ist. Wallgänge im Vorschiff und der doppelte stählerne Boden schützen den Schiffskörper nach außen hin. Eine weitgehende Sicherung ist dem Dampfer außerdem durch den Einbau von Querschotten und einem Maschinenraum=Längsschott mit pneumatisch=hydraulischer Schließvorrichtung für die Schottentüren gegeben, doch hat man noch hierüber hinaus vorgesorgt, indem man das Vorschiff bis über Wasser mit einer Kombination von wasserdichten Längswänden und wasserdichten Decks versah. Die gesamte Schottenanlage erstreckt sich bis weit über die Wasserlinie des vollbeladenen Schiffes hinauf, und der selbsttätige, hydraulische Verschluß der Türen, die die Schotten durchbrechen, wird durch Hebelbewegung von der Kommandobrücke aus in Sekunden reguliert. Die größten Schiffe der Welt sollen ja nicht nur die schönsten, sondern auch die sichersten sein, und da eine schwimmende Behausung von mehr als 5000 Menschen verhältnismäßig noch größerer Schutzmaßregeln bedarf als kleinere und in ihrem ganzen Betriebe weniger komplizierte Schiffe, so hat die Hamburg=Amerika Linie sowohl den Imperator wie nun auch ihr neuestes Schiff, die Vaterland, weit über die Grenzen allgemein obligatorischer Gewissenhaftigkeit hinaus in



Rauchsalon erster Kajüte des Dampfers Vaterland

vorbildlicher Weise gegen Feuersgefahr geschützt. Unter Hinzuziehung erster Feuer-Sachverständiger und des technischen Stabes der Hamburg-Amerika Linie wurden die Dampfer der Imperatorklasse zunächst im Sinne der für Landbauten geltenden Bestimmungen auf weitestgehende Feuersicherheit untersucht und alsdann mit neuen, sehr interessanten Einrichtungen versehen, die bislang einzig dastehen.

Sämtliche früher nur als Rauchschotte ausgeführten Eisenwände der Passagierdecks haben eine feuerfeste Verkleidung aus Rabitz-Mörtel bzw. Bimsdielen-Zement (Sterchamolplatten) erhalten, die auf Drahtnetze vergossen oder als Platten angesetzt sind und die Eisenschotten von beiden Seiten umgeben. Mit solchen feuerfesten Wänden und Türen hat man vorher in einem besonders hierfür aufgemauerten Hause auf der Hauptfeuerwache in Kiel eingehende erfolgreiche Versuche gemacht. Die Öffnungen in den Schotten, durch die die Passagiergänge in den verschiedenen Decks hindurchführen, wurden nach dem besten gegenwärtig existierenden System von feuerfesten Glastüren geschlossen, die einer Temperatur von über 1000 Grad standhalten.

Auf der Vaterland sind 39 derartige Türen vorgesehen. Außer den auf diese Weise eingekleideten feuerfesten Eisenschotten wurden ferner in regelmäßigen Abständen neue, feuerfeste Querwände eingebaut, deren Bauart und Material sich aus den erwähnten Versuchen ergeben hat. Auch diese Schotten erhielten die nötigen feuerfesten Türen. Auf sichere Isolierung der Treppenhäuser ist dabei besondere Aufmerksamkeit gewendet worden. Vor und hinter den vom Verkehr der Passagiere am lebhaftesten berührten Haupttreppenhäusern sind feuerfeste,

über die ganze Schiffsbreite reichende, ſteinerne Brandwände gezogen, in denen feuerfeſte, elegante Glastüren den bequemen Zugang geſtatten. Dieſe Anlage, die den baupolizeilichen Vorſchriften für unſere großen modernen Warenhäuſer entſpricht, bürgt alſo nach menſchlicher Berechnung einerſeits für enge örtliche Beſchränkung eines Feuers und außerdem für ein ſicheres Entkommen der Paſſagiere aus Rauch- und Feuersgefahr.

Im Offiziershauſe befindet ſich eine Wache und Zentrale für ſämtliche Feuermeldungen. Fünf berufsmäßige Feuerwehrleute, befehligt von einem verantwortlichen Oberaufſichtsbeamten, haben ſich in einen wohlorganiſierten Wach- und Rondedienſt zu teilen und alle Feuerlöſch- und Meldeeinrichtungen an Bord in einwandfreiem Zuſtande zu erhalten. Es exiſtieren 1240 Feuermelder, die auf ein Klappentablo arbeiten, das im Wachhauſe angebracht iſt. Dieſe elektriſchen Feuermelder, die automatiſch auf eine beſtimmte Meldetemperatur eingeſtellt ſind, befinden ſich nicht nur in den bewohnten Schiffsräumen, ſondern wurden beſonders auch mit ſorgfältigem Bedacht in den weniger benutzten Laderäumen, Kühlräumen, Poſt- und Proviantträumen angebracht. Bezüglich der Mannſchaftsräume iſt man ſogar noch einen Schritt weitergegangen und hat ihnen Decken nach dem Syſtem „Grinnell-Sprinkler“ gegeben, einer ſelbſttätigen Feuerlöſcheinrichtung, die ſich neuerdings in unſeren modernen Theatern ſowie in großen Fabriken und Mühlen vorzüglich bewährte. Es handelt ſich hier um ein ſtets unter Waſſerdruck ſtehendes Rohrſyſtem. Die in kleinen Entfernungen angebrachten Brauſeöffnungen ſind mit einer bei beſtimmter Temperatur ſchmelzbaren Metallegierung verſtopft. Die Anzahl dieſer Sprinkler-Brauſen beträgt bei der Vaterland 800. Sobald einige von ihnen ſelbſttätig in Funktion treten, läßt

der Druck in den Rohrleitungen nach, wodurch ſich ein elektriſcher Alarmapparat auf der Hauptfeuerwache mechaniſch in Bewegung ſetzt. Die Feuerlöſchrohre wiederum ſtehen mit der allgemeinen Seewaſſerleitung in direkter Verbindung, ſo daß das erforderliche Druckwaſſer ſtets vorhanden iſt und dadurch eine beſondere Pumpe beim Ausbruch eines Feuers überflüſſig wird. Endlich ſeien noch die Rich-Apparate erwähnt, die zu Löſchzwecken anſtatt wie bisher für Dampf, in Zukunft für Kohlenſäure eingerichtet werden, und die für die Rieſendampfer neu beſchafften Drägerapparate, die neben den üblichen Königſchen Rauchhelmen bei etwaiger Rauchentwicklung gute Dienſte leiſten.

Unter den wertvollen nautiſchen Inſtrumenten, die dem Schiff gegeben wurden, verdient die umfangreiche Anſchützſche Kreiſel-Kompaßanlage Erwähnung. In der Mitte des Dampfers ſtehen in einem beſonderen Raum zwei Mutterkompaſſe; vier Tochterkompaſſe, von denen ſich zwei auf der Kommandobrücke befinden, ſind ihnen angegliedert. Als außerordentlich fortſchrittliche Neuerung in dieſer Anlage iſt hervorzuheben, daß die die Richtung weiſenden Kreiſel, die früher 20 000 Touren in der Minute machten, jetzt in luftleeren, nur mit etwas Waſſerſtoffgas gefüllten Gehäuſen bei gleichem Kraftaufwande 30 000 Umdrehungen in der Minute machen und ſo die Genauigkeit der Richtungsweiſung noch erhöhen.

Überdies hat man beim Bau der Vaterland der Anlage für drahtloſe Telegraphie lebhafte Aufmerkſamkeit gewidmet. Der neueſte Ozeanrieſe iſt mit einer Stationstype ausgerüſtet worden, die bisher nur als Landgroßſtation ſowie auf dem Hapagdampfer Imperator verwendet wurde. Die Schiffslänge von 289 m geſtattet eine Antennenform, deren Kapazität



Bibliothek des Dampfers Vaterland

einer Landantenne größerer Dimension gleichkommt. Die Anlage besteht aus drei Sendeapparaturen: einer Großstation mit einer Hochfrequenzmaschine (System Arco), einer kleineren Station für den Nahverkehr und einem Notsender. Mit der großen Apparatur kann fast auf dem ganzen Seeweg eine ununterbrochene Verbindung mit dem Festland, zur Hälfte mit Europa, zur anderen Hälfte mit Amerika, aufrechterhalten werden. Die kleinere Station dient dem Verkehr unter den Schiffen selbst, wobei nur kleinere Entfernungen bis 600 km tags und 1200 km nachts in Frage kommen. Der Notsender tritt in Tätigkeit, wenn aus irgendeinem Grunde die die Primärenergie liefernde Maschine versagen sollte und wird selbständig von einer Akkumulatorenbatterie aus gespeist. Für die Funkenspruchanlage befinden sich auf Deck 4 Räume: einer für den Sender der Hauptstation, ein zweiter für den Empfänger, ein Telegrammannahmeraum und die Kabine des Telegraphisten. Die Orientierung bei unsichtigem Wetter wird auf dem Schiff durch Unterwasserschallsignale, elektrisch angetriebene Lotmaschinen — der jeweilige Tiefgang kann durch eine sinnreiche Vorrichtung auch im Schiffsinnern abgelesen werden —, Lautsprechtelephone und einen am vorderen Mast angebrachten Scheinwerfer, der eine mittlere Lichtintensität von 34 000 Kerzenstärken besitzt und in weitem Umkreis die Wasserfläche zu erhellen vermag, wirksam unterstützt.

Angesichts dieser umfangreichen Schutzmaßnahmen und Sicherheitseinrichtungen des Dampfers wird man ernste Gefahr auf See nicht leicht zu befürchten haben. Sollten trotz aller Vorsicht höhere Gewalten die Fahrgäste irgendwann zwingen, das Schiff auf dem Ozean zu verlassen, so stehen 83 Rettungsboote zur Verfügung, von denen schon 70 ausreichen würden, um sämtliche

Personen des vollbesetzten Dampfers aufzunehmen. Bogenlampen, die sowohl durch die Hauptzentrale wie auch durch eine Notbeleuchtungszentrale Licht empfangen, sorgen für helle Beleuchtung der Zugänge zu den Bootsplätzen, und zwei große Benzinmotorbarkassen wurden nach besonderer Vorschrift gebaut, um die aneinander gekoppelten Rettungsboote auf See zusammenzuhalten und vom Schiffe frei zu schleppen.

So wetteifern Schiffbautechnik und Raumkunst, Wirtschaftsbetrieb und Sicherheitsdienst miteinander, um in einwandfreier Weise auf dem Riesendampfer Vaterland für das Wohl der Tausende von Fahrgästen zu sorgen, die sich dem Ozeankoloß künftig anvertrauen werden. Und es ist dabei nicht etwa nur die elegante und bequeme Unterkunft in der ersten Kajüte, die ihren Eindruck auf das reisende Publikum nicht verfehlen wird, sondern ebensosehr die dem Wachstum der Schiffsausmaße in jeder Beziehung angepaßte Einrichtung der zweiten und dritten Kajüte sowie des ebenfalls mit großer Sorgfalt bedachten Zwischendecks. Alle Reisenden dieser Fahrklassen genießen ja ohne weiteres schon die zahlreichen Annehmlichkeiten, die durch die Riesengröße des Schiffes gewährleistet werden: die Geräuschlosigkeit der Turbinen, die ruhige Gangart, die umfangreichen Sicherheitseinrichtungen und die günstige Raumeinteilung mit ihren vorteilhaften Licht- und Luftquellen. In der zweiten Kajüte der Vaterland reist man heute ebenso elegant wie vor zehn Jahren in der ersten Kajüte irgendeines der damals größten Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Enthält doch diese Klasse einen großen, schönen Eßsaal, einen kostbar getäfelten Rauchsalon, ein reizendes, in geschmackvollen Farben möbliertes Damenzimmer und, an dem breiten Promenadendeck, eine

mit den verschiedensten Zanderapparaten versehene Turnhalle. Die Zeiten, da man den Luxus und die Bequemlichkeit auf einem Hamburg-New York-Dampfer im wesentlichen auf die erste Schiffsklasse beschränkte, sind vorüber. Heute bildet auch die Anordnung der Gesellschaftsräume und wohnlichen Kammern, der Küchen, Frisiersalons, Bibliotheken und Kinderzimmer der zweiten Kajüte eine Sehenswürdigkeit. Und noch eine weitere Neuerung verdient betont zu werden. Bisher waren im Zwischendeck die gemeinsamen Schlafsäle (unter Trennung der Unverheirateten und Alleinreisenden nach Geschlechtern) allgemein üblich. Einzelkabinen für Ehepaare usw. gab es nicht. Auf Imperator und Vaterland jedoch findet der Zwischendeckspassagier 2-, 4- und 6bettige Kammern, in denen er wohnen kann, ohne sich von seiner Familie trennen zu müssen. Vorzügliche künstliche und natürliche Lüftungsmöglichkeiten sorgen auch in diesen Räumen für angenehmen, unaufhörlichen Luftwechsel.

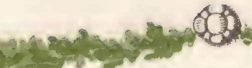
* * *

Wenn wir zurückdenken: wie war's doch vor sechzig Jahren? Da bauten sie auf der Werft von Caird & Co. in Greenock den ersten Dampfer für die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft; bauten ihn aus Eisen, mit einem dünnen kleinen Schornstein, mit 54 Kammern erster Klasse und mit einem Rauminhalt von insgesamt 2130 Br.-Reg.-Tons. Wie niedlich sah jenes Dampferchen aus, das sie stolz die Borussia nannten, und das vom Großen Michel bis zur Battery mindestens fünfzehn Tage lang unterwegs war! Wellen und Winde spielten mit jenem hübschen Fahrzeug, auf dem man ohne viel Mühe seekrank werden konnte,



Schwimmbad des Dampfers Vaterland

und zu dessen außerordentlichen Vorzügen es gehörte, daß jeder Fahrgast ein Bett für sich allein haben konnte. Liegt das alles wirklich erst sechzig Jahre zurück? Klingt es nicht eher wie die phantastische Mär aus einem fernen, fernen Säkulum? . . . . Das 19. Jahrhundert war unserem Schiffahrtsideal nicht reif, das zwanzigste aber ist es. Aus den Versuchen ward ein Gelingen. Was sie damals mit tastendem Zögern begannen, heut ist es, soweit Menschenwille sich durchzusetzen vermag, vollendet, denn die Urenkelin jenes Dampferchens wuchs heran zur Riesin. Auf deutschem, auf hanseatischem Boden stand ihre Wiege, und ihre Kinderstube war die Werft von Blohm & Voß. Sie hat eine andere, eine zeitgemäßere Erziehung genossen als ihre Vorfahren und ist groß und kühn und stahlhart geworden unter dem Schutze der stählernen Baugerüste ihrer Heimat. Vaterland nennt sie sich selbstbewußt, und wenn sie zum erstenmal die Elbe verläßt, so schwimmt eine Welt von Erdteil zu Erdteil: Vaterland möchte sie allen sein, die sich ihr anvertrauen, sei's auch für wenige Tage nur; Vaterland, als treuer Schutz und fester Schild gegen alles, was die kleine Urahne Borussia mit ihren schwachen Kräften nur mühsam zu überwinden vermochte. Und noch viel mehr . . . Klang und Glanz und Farbigkeit möchte diese junge Regentin des Ozeans über die schäumenden, einförmigen Wasser tragen, Mittlerin möchte sie sein und Helferin auf dem Wege, der rege Mehrung aller Beziehungen zwischen der schwarz=weiß=roten Flagge und dem Sternenbanner zum lockenden Ziel hat. Laßt sie drum unbekümmert ziehn! Sie ist deutsch und stark und hamburgisch, sie fürchtet sich vor niemand und vor nichts. Denn der Wahlspruch der Hapag „Mein Feld die Welt" dient auch der Vaterland als Richtschnur. Und in diesem Zeichen wird sie, so hoffen wir, siegen.



Kurze technische Angaben über den Dampfer Vaterland.

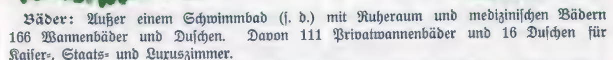
(Nach Stichworten geordnet.)

Alarmanlage: Zur Abgabe des Schottendichtsignals 35 wasserdichte Membranewecker mit Schalmeiglocke und 1 Kontaktgeber; zur Abgabe des Feueralarms ca. 40 wasserdichte Membranewecker mit Kelchglocke und Kontaktgebern. Beide Anlagen auf der Kommandobrücke.

Ankergeschirr: 1 Buganker von 12 000 Kilogramm und 2 Buganker von je 10 000 Kilogramm Gewicht; 1 Stromanker 6000 Kilogramm' 1 Warpanker 2250 Kilogramm; Ankerketten zusammen 1170 Meter lang; Glieddurchmesser 64, 86, 102 Millimeter. Gesamtgewicht von Anker und Ketten: 227 230 Kilogramm.

Aufzüge: 4 Personenaufzüge von je ca. 750 Kilogramm Tragkraft, davon 3 in der 1. Kajüte, 1 in der 2. Kajüte; 6 Aufzüge für Proviant, Gepäck und Post, davon 1 mit 800 Kilogramm, 3 mit 750 Kilogramm, 2 mit 500 Kilogramm Tragkraft. 5 Speiseaufzüge. Die Personenaufzüge sind mit Stockwerkanzeiger, Notklingelleitung, elektrischer Beleuchtung und Deckenventilator versehen und führen durch 6 Decks.

Ausguck: Unterer Ausguck am Fockmast, mit der großen Schiffsglocke und einer durch Luftdruck betriebenen Nebelpfeife verbunden; darüber ein zweiter Ausguck, 55,0 Meter hoch über dem Wasserspiegel.



Bäder: Außer einem Schwimmbad (s. d.) mit Ruheraum und medizinischen Bädern 166 Wannenbäder und Duschen. Davon 111 Privatwannenbäder und 16 Duschen für Kaiser-, Staats- und Luxuszimmer.

Bauart und Baumaterialien: Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd aus weichem, bestem Siemens-Martin-Stahl als Vierschraubenschiff auf gradem Kiel mit gradem, nach vorne ausfallendem Vorsteven, Ruderform-Hintersteven und elliptischem Heck erbaut. Er entspricht in Einrichtung und Ausrüstung den neuesten Vorschriften der deutschen, englischen und amerikanischen Auswanderergesetze, den Vorschriften von Seeberufsgenossenschaft und Seemannsordnung. Er erhielt Plattenkiel mit flachliegendem Schutzkiel, durchlaufende Mittelkielplatte, Doppelboden, wasserdichte Querschotte, ein wasserdichtes Mittellängsschott und doppelte Außenhaut von Spant 224—293, 5 durchlaufende Stahldecks, 1 partielles Raumdeck im Vor- und Hinterschiff und 1 weiteres partielles Raumdeck im Vorschiff (s. Decks). Schlingerdämpfungstanks nach Frahmschem System. 2 Pfahlmasten mit Ladebäumen (s. d.).

Baudaten: Von der Werft Blohm & Voß, Hamburg, im September 1911 in Bau genommen, am 3. April 1913 von S. Kgl. H. Kronprinz Rupprecht von Bayern auf den Namen Vaterland getauft und vom Stapel gelassen.

Beleuchtung: Rund 15 000 elektrische Lampen. Außerdem Notbeleuchtung mit Dynamo, der in einem besonderen Raum oberhalb der Wasserlinie aufgestellt ist.

Besatzung: 1234 Mann, darunter 1 Kommodore, 4 Kapitäne, 7 Offiziere, 1 Oberingenieur, 3 erste Ingenieure, 35 Ingenieure und Elektriker, 3 Ärzte, 3 Arztgehilfen, 1 Krankenschwester, 3 Gepäckbeamte, 1 Zahlmeister, 1 Proviantmeister, 4 Zahlmeisterassistenten, 6 Proviantaufseher, 1 Oberfeuerwehrmann und 5 Feuerwehrleute, 3 Telegraphisten, 3 Telephonisten, 1 Stenotypist, 1 Gesellschaftsdame, 1 Bademeister, 1 Buchhändler, 1 Gärtner, 1 Tischler, 1 Masseur, 1 Masseuse. Für Küche und Bedienung u. a. 3 Oberköche, 52 Köche, 350 Stewards, 5 Konditoren, 36 Kellner (für den Restaurantbetrieb), 4 Fahrstuhlwärter, 11 Pagen. Für die Kessel: 12 Oberheizer, 2 Storekeeper, 15 Schmierer, 187 Heizer, 189 Trimmer u. a.

Bibliothek: 2700 Bände (deutsch, englisch, französisch); 70 Bände Musikalien.

Decks: 5 durchlaufende Stahldecks, 1 partielles Raumdeck im Vor- und Hinterschiff und ein zweites partielles Raumdeck im Vorschiff. Die Decks sind durch Buchstaben bezeichnet. Über dem 1. Deck noch 4 weitere Decks: Brückendeck, unteres Promenadendeck, oberes Promenadendeck, Bootsdeck.

Drahtlose Telegraphie: Station auf dem Bootsdeck. Drei Sendeapparaturen: eine Großstation, die eine fast ununterbrochene Verbindung mit dem Festlande gestattet; eine kleine Station für Entfernungen bis 600 Kilometer tags und 1200 Kilometer nachts und ein Notsender, der selbständig von einer Akkumulatorenbatterie gespeist wird. 6 Antennen. 3 Telegraphisten.

Druckerei: Auf dem Bootsdeck; für den Nachrichtendienst und die Herstellung von Speisekarten, Programmen usw.

Dunkelkammer: Auf dem Bootsdeck; mit Fayence-Spülbecken und Frischwasserleitung. Beleuchtung weiß, rubinrot, gelb. Platteneinlegkammer: auf dem C-Deck (unterem Promenadendeck).

Elektrizität: Für Beleuchtung (s. d.), Ventilation (s. d.), Aufzüge (s. d.), Winden (s. d.), Drehkräne (Gepäckübernahme), Wirtschaftsmaschinen in den Küchen, Anrichten, Aufwaschräumen usw. Für Klingelanlagen in Salons, Zimmern 1. und 2. Kajüte, Offizierslogis, Küchenbetrieb usw. Alarmklingelanlage (s. Alarm) zur Alarmierung der Besatzung, Klingelanlage für Feuerschutz (s. d.). Elektrische Uhrenanlage mit Hauptuhr auf der Brücke. Für Funkentelegraphie-, Maschinentelegraphie-, Heizraumtelegraphen-, Dock- und Ankertelegraphen-Anlage. Telephone für Navigations- (Lautsprechtelephone) und Wirtschaftszwecke. Für Signalwesen (Scheinwerfer, Sirenen usw.). Für Heizung sämtlicher Zimmer 1. Kajüte.

Den elektrischen Strom erzeugen 5 Turbodynamos im mittschiffs gelegenen Turboraum und ein durch Benzin angetriebener Dynamo für Notbeleuchtung (Treppen, Ausgänge der Passagier-, Maschinen- und Mannschaftsräume, Bootsdeck). Von den 5 ersten besitzt jede einzelne bei 110 Volt Spannung 2500 Amp. Stromstärke, die letztere weist eine Stromstärke von 100 Amp. auf und speist außer der Notbeleuchtung die gesamten Kommandoelemente und die Apparate für drahtlose Telegraphie. Außer dem Strom für die Beleuchtung liefern die Dynamos die Triebkraft für Motore von insgesamt etwa 850 Pferdestärken.

Feuerschutz: Verkleidung der Rauchschotten mit Sterchamolplatten; feuerfeste Türen und Wände in den Gängen. Außer den üblichen Dampfspritzen, Strahlrohren, Schlauchleitungen und Verschraubungen besondere Schutzmaßnahmen, z. B.: Rich-Apparate, mit Kohlensäure gespeist, Dräger-Apparate und Königsche Rauchhelme, selbsttätige Feuerlöscheinrichtungen in den Mannschaftsräumen (Grinnell-Sprinkler). Im Offiziershause Feuerwache mit 6 Feuerwehrleuten. Dort zentralisiert sich auch die automatisch auf eine bestimmte Meldetemperatur eingestellte elektrische Feuermeldeanlage. Feuermelder in sämtlichen Schiffsräumen. In den Gängen Handfeuerlöschapparate.

Geschwindigkeit: 24 Seemeilen in der Stunde.

Gewichte: Ablaufsgewicht des Schiffes über 31 Millionen Kilogramm. Gewicht des Schiffskörpers ohne Maschinen, Kessel und Ladung 40 Millionen Kilogramm. Zur Verarbeitung gelangten 34½ Millionen Kilogramm gewalzter Stahl, 2 Millionen Kilogramm Gußstahl, 2 Millionen Kilogramm Gußeisen, 1 Million Kilogramm Kupfer, 6½ Millionen Kilogramm Holz. Gewicht des Ruders 126 000 Kilogramm.

Größe: Länge über alles 289,564 Meter, Breite 30,478 Meter, Tiefe bis Seite Bootsdeck 31,0 Meter, Tiefgang beladen 11,30 Meter, Höhe des Schiffes von der Spitze der Lademasten bis zum Kiel 76 Meter, Höhe der Schornsteine über dem Kiel 56 Meter, Höhe der Kommandobrücke über dem Kiel 40 Meter, Durchmesser der Schornsteine in der Längsachse 9 Meter, in der Querachse 5,5 Meter, Ladefähigkeit des Schiffes ca. 12 000 Tonnen, Wasserverdrängung bei voller Beladung 61 000 Tonnen, Rauminhalt ca. 55 000 Brutto-Register-Tons.

Haupttreppenhaus: Durch 6 Stockwerke vom 2. Deck bis zum Bootsdeck. Im Treppenhause befinden sich Oberstewardbureau, Zahlmeisterbureau, Auskunftsbureau, Gepäckbureau, Verkaufsläden mit Blumen, Konfitüren, Büchern, Zigarren; Telephonzentrale, Sprech- und Wartezimmer des Arztes, Apotheke, 2 Personenaufzüge.

Kabinen: 1. Klasse: 752 feste Metallbetten einschl. Dienerbetten und außerdem eine entsprechende Anzahl Sofabetten. 2 Kaisersuiten (s. d.), 10 Staatszimmer, bestehend aus Salon, Schlafzimmer, Bad (mit W. C. und Dusche) und Kofferraum. Die Zimmer der 1. Klasse sind über 5 Decks verteilt, vom oberen Promenadendeck bis zum 2. Deck. 2. Klasse: 330 feste Betten, 205 Sofabetten, 19 Kinderbetten. Die Kabinen 2. Klasse befinden sich auf dem unteren Promenadendeck, 1., 2., 3. und 4. Deck. 3. Klasse: 850 feste Betten auf dem 2., 3. und 4. Deck. Für die Zwischendeckspassagiere sind außer den allgemeinen Schlafräumen Kammern für 2, 4 und 6 Personen verfügbar.

Kaiserzimmer: Vornehmste Zimmer des Dampfers, zwei Fluchten an Back- und Steuerbord, gelegen auf dem C-Deck, bestehend aus je 1 Salon nebst Veranda, 2 Schlafzimmern, 3 Bädern mit Toiletten und Duschen, Kofferraum.

Kohlen: Feste, seitlich und vor den Kesseln eingebaute Kohlenbunker, die etwa 9000 Tonnen (je 1,28 Kubikmeter) Kohlen fassen; 52 in der Außenhaut angebrachte Kohlenschütten für den Hauptbunker.

Kompaß: 2 Anschützsche Kreiselkompasse (Mutterkompasse) mittschiffs mit je 2 Tochterkompassen auf der Kommandobrücke. 30 000 Umdrehungen in der Minute.

Küchen: 8 Küchen, getrennt für alle Klassen. Auf dem Bootsdeck besondere Küche für Restaurant mit Schlachterei, Konditorei usw., Kühlanlage und Aufzug. Die Küchen 1. und 2. Klasse nebeneinander zwischen den Speisesälen. Große, doppelseitige Tafelherde, zahlreiche Bratöfen, Etagenbratöfen, Grillöfen, Wärmeschränke, die gleichzeitig als Anrichten dienen und

zum Teil mit Wasserbad versehen sind, Dampfkochkessel zu je 200 Liter Inhalt. Küchen für die 3. Klasse hinten auf dem 1. Deck, für 4. Klasse, Mannschaften und Israeliten vorne auf dem Brückendeck. In sämtlichen Küchen Dampfkochtöpfe und Kochherde. An die Küchen angegliedert sind: 1 große Schlachterei mit eigenen Kühlräumen, 2 große Bäckereien, Konditorei, Pantries, Aufwaschräume mit Geschirr- und Silberschränken, Anrichten, Tellerwärmern, elektrisch betriebenen Tellerwasch- und Messerputzmaschinen, elektrischen Eierkochern und Kartoffelschälmaschinen, Kaffee- und Teemaschinen, besonderen Milch- und Schokoladekochern, Entkorkmaschinen, Heißwasserkesseln, Wasserfiltern usw. Große Bars und Pantries für Getränke befinden sich auch neben den Salons, wie Rauchzimmer, Halle usw. Lagerräume für Schiffswäsche in 1., 2. und 3. Klasse getrennt.

Kühlräume: Für Schiffsproviant u. a.: Räume für Fleisch, Geflügel, Speiseeis, Roheis, Eier, Obst, Gemüse, Blumen, Käse, Bier, Fische. Für Ladung, für Wirtschaftsräume, für Trinkwasser 1., 2. und 3. Klasse. Für Restaurantbetrieb dieselben Kühlräume wie oben.

Ladefähigkeit: bei mittlerem Tiefgang von 37′ 12 000 Tonnen.

Ladebäume: Am Fockmast 6 Ladebäume, davon 2 für 3-Tonnen-Lasten und 4 für 6-Tonnen-Lasten. Am Großmast 7 Ladebäume, davon 5 für 3-Tonnen-Lasten und 2 für 6-Tonnen-Lasten. An 2 Ladepfosten bei Luke 3 zusammen 4 Bäume zu je 3 Tonnen; an 2 Ladepfosten bei Luke 4 zusammen 2 Bäume zu je 3 Tonnen.

Maschinenanlage: Für Vorwärtsfahrt 4 Hauptturbinen, in Serien geschaltet: eine Hochdruck-, eine Mitteldruck- und zwei Niederdruckturbinen. Während der Revierfahrt arbeitet

die Hochdruckturbine in die Backbordniederdruckturbine direkt, während die Mitteldruckturbine Frischdampf erhält und den Abdampf in die Steuerbordniederdruckturbine weiter arbeiten läßt. Für Rückwärtsfahrt zwei Hochdruck- und zwei Niederdruckturbinen. Alle Turbinen können auch einzeln benutzt werden, da sie mit Frischdampfanschluß sowie an den Austrittseiten mit den Kondensatoren verbunden sind. Vier Hauptkondensatoren, jeder absperrbar, um etwaige Reparaturen auf See ohne Störung des Betriebes ausführen zu können.

Maschinen- und Kesselräume: 4 Heizräume mit 46 Wasserrohrkesseln. Sie erstrecken sich mit den dazugehörigen Räumen für Kohlen (s. d.) über die ganze Breite des Schiffes. Die Antriebsmaschinen für die Propeller sind in drei Maschinenräumen untergebracht, von denen der vordere 21 Meter lang ist und die beiden hinteren 29 Meter lang sind. Der vordere Maschinenraum ist durch zwei Längsschotten der Breite nach in drei, der hintere Maschinenraum durch das Mittellängsschott in zwei wasserdichte Räume geteilt.

Ozonanlage: Für Kühlräume, Schwimmbad, Toiletten und Passagierräume 4. Klasse.

Proviant: Für eine Rundreise Hamburg—New York—Hamburg benötigt das Schiff, vorausgesetzt, daß es ausgehend in Kajüte und Zwischendeck voll, heimkehrend in der Kajüte halbvoll und im Zwischendeck viertelvoll besetzt ist, folgende Proviantmengen für Passagiere und Mannschaft bereits bei Antritt der Reise: Frischer Proviant (nur Ausreise): 45 000 Pfd. frisches Fleisch, 8500 Pfd. Wild und Geflügel, 8000 Pfd. frische Fische, Hummer, Krebse, Austern, 15 000 Pfd. Brot, 1000 Pfd. Hefe, 48 000 Stück Eier, 25 000 Pfd. frisches Gemüse, 12 000 Pfd. Früchte, 150 Kisten Zitronen und Apfelsinen, 1500 Schachteln Icecream usw.

Ferner Dauerproviant (für Aus- und Heimreise): 100 000 Pfd. Kartoffeln, 4000 Pfd. Zwiebeln, 350 Fässer Mehl (je 180 Pfd.), 1500 Liter Essigsprit, 60 Fässer Salz (je 150 Pfd.), 500 Pfd. Senf, 150 Pfd. Pfeffer, 1500 Gläser und 300 Pfd. diverse Gewürze, 24 000 Pfd. gesalzenes Fleisch und Fleisch in Dosen (für Mannschaft und Zwischendeck), 8300 Pfd. Schinken, Wurst, Zungen, Speck, 25 Tonnen Heringe (je 650 Stück), 2000 Dosen und 100 Faß Fischkonserven, 750 Pfd. desgleichen geräuchert, 5500 Pfd. Käse, 6500 Liter sterilisierte Milch und Rahm, 5200 Dosen kondensierte Milch, 5000 Pfd. Butter, 5500 Pfd. Margarine, 6000 Dosen Gemüse-Konserven, 800 Dosen Pilze, 2400 Pfd. Gurken, Rotebeete, Pickles, 1200 Pfd. getrocknetes Gemüse, 5000 Pfd. Sauerkohl und gesalzene Schneidebohnen, 600 Pfd. Nüsse und Mandeln, 6500 Pfd. getrocknete Früchte, 4000 Dosen Kompotte, 2000 Pfd. Marmeladen und Zwetschenmus, 250 Flaschen Fruchtsäfte, 10 000 Pfd. Zucker, Sirup und Honig, 5100 Pfd. Kaffee, 350 Pfd. Tee, 400 Pfd. Schokolade und Kakao, 4000 Pfd. Reis, Sago, Gries, Nudeln, Makkaroni, Grütze, Oatmehl usw. für Kajüte, 18 000 Pfd. Reis und Hülsenfrüchte für Mannschaft und Zwischendeck, 1500 Pfd. Kakes, Zwieback, Waffeln usw. — Hinzu kommen an Getränken: 700 Flaschen Frühstückswein, 5000 Flaschen Weißwein, 4500 Flaschen Rotwein, 3000 Flaschen franz. Champagner, 2100 Flaschen deutscher Champagner, 2200 Flaschen Liköre, Kognaks usw., 13 000 Liter echte und 15 000 Liter Hamburger Biere, 3000 Flaschen Hamburger Bier, 15 000 Flaschen Mineralwasser, 3000 Liter Mannschaftswein und Spirituosen. Die Lagerung des Proviants erfordert ca. 2830 Kubikmeter große Vorrats- und Kühlräume.



Restaurant und Wintergarten: Für Speisen nach der Karte zu jeder Tageszeit. Eigene Küche und Bedienung.

Rettungsgeräte: Rettungsgürtel (Korkwesten) für jeden einzelnen Fahrgast und die gesamte Besatzung. Rettungsbojen und leuchtende Nachtrettungsbojen. 83 Rettungsboote für sämtliche an Bord befindlichen Personen, davon 2 als Benzinmotorbarkassen ausgebildet. 2 Notsignalkanonen. Rauchschutz (s. Feuerschutz).

Ruder: Aus Stahl als Deplacementsruder hergestellt. Gewicht des Unterteils allein 51 500 Kilogramm.

Salons: In der 1. Kajüte: ein Fest- und Ballsaal, Bibliothek und Schreibzimmer, ein Rauchsaal, ein Hauptspeisesaal, ein Ritz-Restaurant mit anschließendem Wintergarten, ein Kinder- und Diener-Eßzimmer. In der 2. Klasse: ein Speisesaal, ein Rauchsalon, ein Damensalon, eine Gesellschaftshalle, ein Bridgespielzimmer. Vorplätze und Treppenhaus. In der 3. Klasse: ein Speisesaal, ein Rauchzimmer, ein Lesezimmer. Im Zwischendeck ein Speisesaal, ein gedecktes Promenadendeck.

Schlingertanks: System Frahm.

Schornsteine: 3; Farbe gelb; Abmessungen s. Größe.

Schwimmhalle: Bassin 11,9 Meter lang, 6,4 Meter breit, 2,8 Meter tief. Größte Wassertiefe 2,2 Meter. Auf einem Marmorsockel der Eros des Lysippos (nach dem Original im Vatikan). 10 Säulen mit Mosaikfüßen. Marmorbänke. In Verbindung mit dem Schwimmbad zahlreiche elektrische Lichtbäder, Wannenbäder und Duschen aller Art.

Sicherheitseinrichtungen: Schotten (s. Bauart), Feuerschutz (s. d.), Rettungsgeräte (s. d.), drahtlose Telegraphie (s. d.), Unterwasserschallsignale, 2 elektrisch angetriebene Lotmaschinen, am Fockmast Scheinwerfer von 34 000 Kerzenstärken, Lautsprechtelephone.

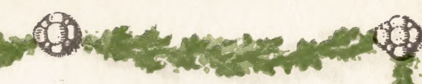
Takelung: 2 stählerne Pfahlmasten (Schonertakelung), 10 Ladebäume (s. d.); am Fockmast 41 Meter über Backdeck ein Ausguck (s. d.).

Turnhallen: 1. Kajüte: eine Turnhalle, in Eiche getäfelt, mit 14 × 5 Meter Grundfläche. 2. Kajüte: eine Turnhalle, 16 × 4 Meter groß.

Ventilation: Außer der natürlichen Ventilation künstliche Lüftung aller Gesellschafts- und Wohnräume 1. und 2., 3. und 4. Klasse sowie der Besatzungs- und Wirtschaftsräumlichkeiten durch von Elektromotoren angetriebene Ventilatoren. Sämtliche Hospitäler, Toiletten und Bäder werden besonders durch Absaugung gelüftet. Die 3. Klasse erhält Lüftung in den Gängen, die 4. Klasse und das Schwimmbad werden durch Thermotanks ventiliert und geheizt. Ozonanlage (s. d.).

Warmwasserleitung: Zufluß warmen Frischwassers haben erhalten: Die Badewannen und Brausen in den Kaiserzimmern, den Hospitälern und gewissen Besatzungsräumen, ferner die Schwimmhalle und die medizinischen Bäder; daneben eine ganze Anzahl von Waschtischen für Passagiere, Offiziere, Ärzte usw. und sämtliche Wirtschaftsräume.

Wassertanks: Rund 2000 Kubikmeter Frischwasser zur Versorgung der Kabinen und Bäder, der Küchen, Pantries, Bars, Aufwaschräume, des Hundehauses, der Druckerei usw. Der für das Trinkwasser bestimmte Druckfilter filtriert pro Stunde 50 Kubikmeter Wasser. 2 Destillierapparate zu je 50 Kubikmeter pro Tag.



Werkstatt: Im vorderen Maschinenraum, mit Bohrmaschine, Drehbank, Hobelmaschine, Schleifstein mit Eisentrog, Schmirgelscheibe und Feilbank mit Schraubstöcken. Den Antrieb besorgt ein auf einer Haupttransmissionswelle arbeitender Elektromotor.

Winden und Kräne: 12 Dampfwinden von je 3 Tonnen Hebekraft. Auf Backdeck und Achterdeck 3 Verholwinden. 1 elektrische Winde im Vorschiff für Gepäck. 4 elektrische Bootswinden.

Zwischendeck: Zum größten Teil mit Kammern eingerichtet, im Vorschiff gelegen, durch 6 Decks hindurchgehend. Moderne Waschräume, Bäder und Duschen.



Diese Broschüre wurde herausgegeben vom Literarischen Bureau der Hamburg-Amerika Linie.
Den Text verfaßte Else Grüttel, Hamburg; Druck und Ausstattung besorgte H. G. Rahtgens,
Graphische Kunstanstalten in Lübeck.


H.A
P.
A.G.

